ワイドカラー

WIDE COLOUR

川西
2式大艇

☆特集☆

速報・第31回パリ国際航空宇宙サロン

高々度高速偵察機 "景雲" 試作の回想

新連載・特攻 "大和" の航跡をたどる

'75

AUGUST

F-86F flown by 3rd Hikotai Commander of 8th Kokutai(Gp)

〔上〕離陸する築城基地の第8航空団第10飛行隊チームのF-86F。
〔下〕地元小松基地の第6航空団第4飛行隊の各機。

参加各飛行隊は，飛行隊長以下のパイロットが6名，整備員23名でチームを編成し，標的曳航機1機を含めて各飛行隊から6機のF-86Fが参加した。

F-86F of 10th Hikotai, 8th Kokudan

〔下〕第8航空団第6飛行隊のF-86F。F-86F射撃競技会は，昭和47年に開かれて以来3年ぶり。第3，4，6，8，10の5個飛行隊が参加，第3飛行隊が最高得点をあげて優勝した。F-86Fはファントムが整備されるにつれて次第にフェーズアウトし，これだけの数が顔をそろえて射撃競技会を行なうのはこの第10回大会が最後。

F-86F of 6th Hikotai, 8th Kokudan

米海兵隊のハリアー
MARINES

A-4M Skyhawk of VMA-214 "Black Sheep" stationed at MCAS El Toro, Calif. (Photo: AAPT)

米海軍・海兵隊の第一線機

"ブラック・シープ"のスカイホーク

（上）カリフォルニア州エルトロ海兵航空基地（MCAS El Toro）をホームとする第214海兵攻撃飛行隊（VMA-214）"ブラック・シープ"（Black Sheep——黒羊）のA-4M。1975年現在，A-4スカイホークで編成されている米海兵隊攻撃飛行隊は計5個飛行隊で，そのうちA-4MはVMA-214と331のほか，訓練部隊の第203海兵攻撃訓練飛行隊（VMAT-203）に配属されている。

VMA-214の前身は，太平洋戦争中の1942年にF4Uコルセアで編成された第214海兵戦闘中隊（VMF-214）で，当時の司令は28機撃墜のエース，ボイントン少佐。また1950年8月3日には，空母シシリーから同隊のF4U-4が朝鮮戦争で海兵隊機として最初の出撃を記録している。

（左上）VMA-214の尾翼マーク。フィン・キャップとラダーは黒（インシグニア・ブルーの場合もある）で，白い星が画かれている。ラダーのすぐ下にECMアンテナが設けられているのに注意。（左下）空気取入口側面に画かれた黒い羊のマーク。同隊のニックネームにちなんだもので，Black Sheepは"もてあまし者"の意味もある。（下）VMA-214の副隊長機（WE-2 158424）。エルトロ基地には，MAG-13（第13海兵航空群）の司令部も置かれている。

TA-4F Skyhawk of H&MS 13, MCAS El Tro, Calif. (Photo AAPT)

これもMAG-13（第13海兵航空群）の司令部があるエルトロ基地の第13海兵司令部付整備飛行隊（H&MS-13）所属のTA-4F スカイホーク（YU-00/154331）。

F-4B (150002) of VMFA 321, at Naval Air Facility, Washington D.C. (Photo: J.G. Handelman)

ワシントンDC海軍航空施設をホームベースとする第321海兵戦闘攻撃飛行隊（VMFA-321）のF-4B [illegible] (150002)。VMFA-321は海兵隊の予備役部隊。[illegible]

S-3A Viking of VS-29 (159391), NAS Cecil Field. (Photo: R. E. Kling)

セシールフィールド海軍航空基地のS-3Aバイキング（NS-201／159391）。第29対潜哨戒飛行隊（VS-29）の所属機。主翼下面に装着しているのはBRU-11/A爆弾架。S-3Aは主翼下2カ所に爆弾架を装備する。BRU-11/Aには，SUU-44A照明弾，機雷，ロケット弾用各種ランチャー，増槽などが装備できる。S-3A部隊は，1974年6月にVS-46が編成されたのを皮切りし，現在のところ5個飛行隊がS-2から同機に改変している。

ハールバート基地のハーキュリーズ

フロリダ州ハールバート空軍基地のエプロンに並んだ武装したハーキュリーズAC-130E。胴体左側面に20mm機関銃2門，7.62mmミニガン2挺を装備しており，写真でもそれがかすかに見える。下の写真の右端の1機はHC-130H。

AC 130E and HC-130H at Hurlburt Field, Fla. (Photo: R. E. Kling)

Buccaneer S. Mk. 2B (XV359) of No. 809 Sq., HMS Ark Royal, NAS Cecil Field, Fla. (Photo: R. E. Kling)

フロリダ州のセシルフィールド海軍基地で撮影した英海軍のバッカニアとファントムII。ともに空母アークロイヤルから飛来したもの。

〔上〕S. MK. 2Bバッカニア (XV359)。第809スコードロン所属機。〔下〕第892スコードロン所属のFG. MK. I ファントムII。第892スコードロンは，現存する英海軍唯一の戦闘飛行隊で，1970年3月にヨービルトン基地で編成された。写真のFG. Iは，改修により垂直尾翼先端部にパッシブECMアンテナのフェアリングを装備している。

Phantom FG. Mk1 of No. 892 Sq., HMS Ark Royal, NAS Cecil Field, Fla. (Photo: R. E. Kling)

コンコルド量産３号機とボーイング747ＳＰ

〔上〕エールフランスに引渡されたコンコルドの量産３号機（F-WTSO）。同機はこのほど，エールフランスのパイロットが搭乗して，フランスのツールーズを起点に，航続性能調査のために６時間28分の最長時間の飛行を行なっている。

〔下〕５月19日，ボーイングのエバレット工場でロールアウトした747SP。手前の747原型と並んだところで，同機にくらべると小がらだが，軽快な超長距離機。

速報

31st Salon International de l'Aeronautique et de l'Espace

(Photo: Inter-Air Press)

“第31回パリ国際航空サロン”の展示機

5月29日から6月8日まで，パリ郊外のルブールジェ空港で開催された第31回国際航空宇宙サロンの展示機。〔下〕ベルギーが最終態度を決め，ノルウェー，デンマーク，オランダとともにNATO 4カ国の次期戦闘機に選ばれたF-16。会場には原型1号機（シリアル01567）が展示された。

〔上・下〕前ページと同じくパリ・サロンで飛行展示中のF-16。会場では小まわりのきく軽快な運動性を大いにデモった。下の写真は急角度でのバンク。対抗のミラージュF 1Eを蹴落して，NATO（北大西洋条約機構）4カ国の次期戦闘機に選ばれ，当面約350機，約20億ドルの取引きに成功したF-16。今後米空軍およびその他の各国への装備分も含めると最終的には約3,000機，約180億ドルという巨額の取引となる。F-15と同じくP&W F100ターボファン・エンジン装備，武装は20mmバルカン砲×1のほか翼端のAIM-9サイドワインダー×2を含めて，胴体，主翼の9個の懸吊架に1,500lbまで装備できる。

(Photo: Inter-Air Press)

⬆ General Dynamics F-16 Serial 01567, the first prototype aircraft.

⬇ Dassault Mirage F1E, aircraft 01. The SNECMA M53 powered version of the standard Mirage F1C now in service with French AF. One of the losers in the European Starfighter replacement campaign. (Photo: Inter-Air Press)

〔下〕NATO 4 カ国への売込み競争では一敗地にまみれたミラージュF1E。写真の機体は原型1号機(01)。F1Eは，現在フランス空軍に引渡されているミラージF1Cのエンジン(SNECMAアター9K-50/7,200kg st/A.B）をM53（8,458kg st/A.B）に換装したもので，最大マッハ2.5の迎撃・攻撃用戦闘機。

⬆ Dassault-Breguet Super-Etendard, aircraft 01. Powered by a SNECMA Atar 8K-50 and improved in avionics and armament, this will be in service in 1977 on French carriers "Clemenceau" and "Foch".

(Photo: Inter-Air Press)

〔上〕ダッソーブレゲー　シュペルエタンダールの原型1号機（01）。シュペルエタンダールは，現在フランス海軍に装備されているエタンダールⅣ戦闘機の発達型で，アター8K-50エンジン装備。電子器機や武装も大幅に向上されている。エタンダールⅣとクルーセイダーに代って，1977年から仏海軍空母部隊で唯一つの固定翼艦戦として就役する予定。

⬆ McDonnell Douglas TF-15A Eagle, serial 10291, with landing-gear extended, flaps down.

〔上〕パリ・サロンにはマクダネル・ダグラスTF-15A（シリアル10291）も展示された。写真は車輪を出し、フラップを下げて会場を低空低速で飛行中。
〔下〕サーブSF37ビゲン全天候偵察機。この機体塗装が現在のスウェーデン空軍機の標準塗装。

⬇ Saab SF37 Viggen all weather photo reconnaissance aircraft in the new standard Swedish AF Camouflage scheme.

(Photo: Inter-Air Press)

(Photo: Inter-Air Press)

↑ C. A. S. A 212 Aviocar EC-101, light transport aircraft from Spain.

〔上〕スペインから参加したCASA.212アビオカーEC-101軽輸送機。スペイン空軍では，同機の量産先行型6機を偵察・航法練習機として装備しているほか，空挺隊輸送および航法訓練用としてさらに32機を発注している。

〔下〕地上展示場のアルファジェット。手前が西ドイツ空軍用の地上支援型で，後方はフランス空軍の飛行練習型。機首が異なっているのに注意。

↓ Dassault-Breguet/Dornier Alpha-Jets. Note different noses of French trainer and German ground-supporter.

クフィール戦闘爆撃機と原子力空母ニミッツ

⬆ Israel Air Force's home-built fighter KFIR.

⬇ USS NIMITZ CVAN-68, newly built.

〔上〕このほど公開されたイスラエルのクフィール戦闘爆撃機。フランスのミラージ5の機体とアメリカのGE579-17エンジンを改造して組みあわせたもので，イスラエル・エアクラフト・インダストリイで量産されている。
〔下〕エンタープライズにつづく2番目の原子力空母としてこのほど完成したニミッツ級の1番艦。同級は3隻の建造が予定されている。本級艦は満載排水量91,400トン，全長332ｍ，船体幅40.8ｍ，吃水11.3ｍ，飛行甲板の幅は76.8ｍで，搭載機は約100機。

ソ連空軍のMiG-21訓練部隊

MiG pilot training at Gritsevets Aviation School, one of the oldest USSR aviation institutes.

〔上・左〕カルコフにあるソ連でもっとも古いグリッツベンツ飛行学校での訓練の模様。同飛行学校は45年の伝統を誇り，これまでに数多くの戦闘機パイロットを送り出している。第2次大戦でドイツ軍を相手に闘ったパイロットも多く，卒業生のうち218人が"英雄"の称号を受けている。写真はMiG-21戦闘機を使っての飛行訓練。左の写真の機体は風防が前方開きのMiG-21PF，上の写真の後方には，機首左側にAOAトランスミッタのフエアリングを付けたMiG-21PFMAも見える。

大空のガンファイター

去る5月19日から3日間、航空自衛隊小松基地において50年度航空総隊F－86F射撃競技会が、F－86Fを使用する5飛行隊が参加して行なわれた。競技は基本射撃と戦闘射撃の2種目で争われ、その結果三沢基地の第81航空隊第3飛行隊が最高点で優勝、個人では小松基地第4飛行隊の阿部一尉が優勝した。今回で10回目をむかえたF－86F射撃会もこれが最後である。

F-86F射撃競技会：小松基地

JASDF F-86F GUNNERY MEET,1975
:Komatsu AB

愛機に向う第4飛行隊のパイロット。

射撃を終えて着陸する第4飛行隊機。
（4thTFS、6thWG）

エプロンをタキシィアウトする第8飛行隊機。（8thTFS.3rdWG）

ランウェイで発進前の第6飛行隊機。（6thTFS、8thWG）

離陸前、アーミングエリアで機銃点検を終えた第3飛行隊機。上は増加タンクにサメの顔を書き入れた第3飛行隊の隊長機。(3rdTFS、81AGP)

第4飛行隊のフライトライン。同飛行隊は近くフェーズアウトされる。

優勝した第3飛行隊チーム。

着陸する第8飛行隊機。

第10飛行隊のフライトライン。今回の競技会には第3、4、6、8、10の5飛行隊が参加した。(10thTFS、8thWG)

エルトロ基地の翼

Photo,AAPP

カリフォルニア州エルトロ基地をホームベースとするVMA－214（第214海兵攻撃飛行隊）“ブラックシープ”（黒羊）のA－4M。

同飛行隊の前身は、第２次大戦中にブーゲンビル方面でF 4U コルセアを使用して闘った海兵第 214 戦闘中隊（VMF-214）である。朝鮮戦争でもF 4U を使用して空母シシリーから参加した。

同飛行隊は、1962年1月からA-4スカイホーク使用の攻撃部隊のVMA-214に変って岩国基地に駐留していたこともあり、現在に至っている。

これも同基地をホームベースにしている第13司令部整備飛行隊（H&MS13)のTA-4F

岩国基地親善デーの展示機

去る５月５日、米海兵隊岩国基地が一般公開された。地上では新鋭のＡＶ-８Ａをはじめ、Ａ-６Ａ、Ｆ-４Ｊ、ＲＦ-４Ｂなどの他に衛隊のＰＳ-１、Ｆ-８６Ｆなどが展示され、ＡＶ-８Ａは配属以来初め一般に公開飛行を行なった。

VMCJ-1のRF-4B

VMA-533のA-6A

デモフライトを行なうVMA-513のAV-8A。

AV-8A。

VMFA-232のF-4J。

H&MS12のTA-4F。

ふぉーとにゅーす

武装テストを行なうＹＦ-16の2号機。翼端にサイドワインダーＡＡＭ、翼下に750lb爆弾を装備しており、機体塗装も全面グレイに変えられている。

米国の気象研究センターで使用している観測機。このエレクトラⅡは通称スヌーティスヌーパー（粋な探偵）と呼ばれ、台風の予知に役立っている。

ロッキード社パームデール工場で最終組立てに入った、キャセイパシフィック航空向け長距離型トラスターの1番機。

オーストラリアのアバロン飛行場でテスト中のノマッド双発実用機。同機は今年のパリ航空ショーに出展された。

オーバーホールを終え、レッドアローチームと飛行する英空軍最後のランカスター爆撃機。

6月号で紹介したTA-4Sが、このほどシンガポール空軍パイロットの訓練用にカリフォルニア州レムーア海軍航空基地に納入された。

このページは今年のパリ航空ショーに参加した、ソ連の超音速旅客機Tu-144。乗客140人をのせて、時速2500kmで6500kmを飛行することができる。(Photos by TASS)

Tu-144は原子計算機を駆使した、オートマチック・ナビゲーション・システムを設えていて、悪天候時には離着陸はオートマチックで行うことができるようになっている。

Tu-144のコクピット。

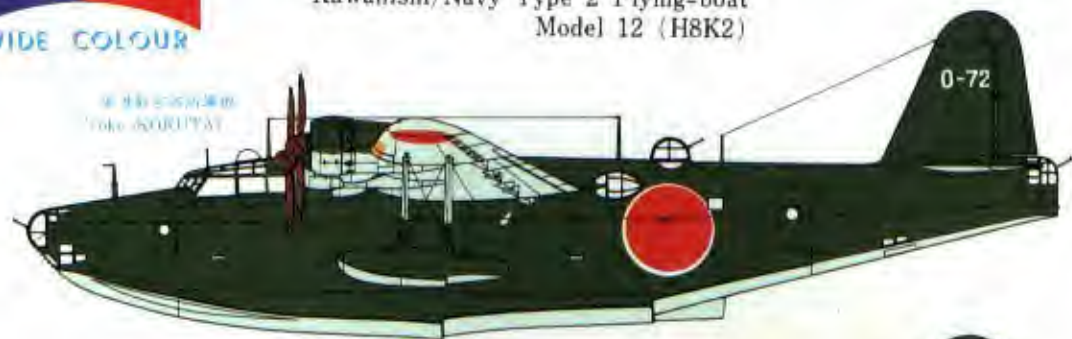
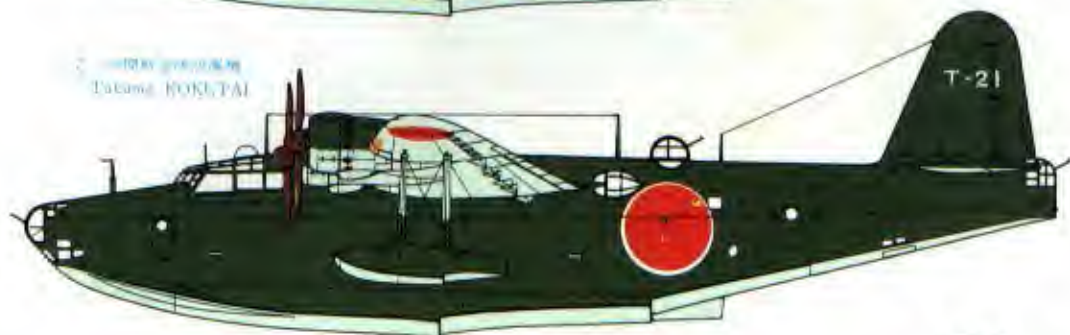
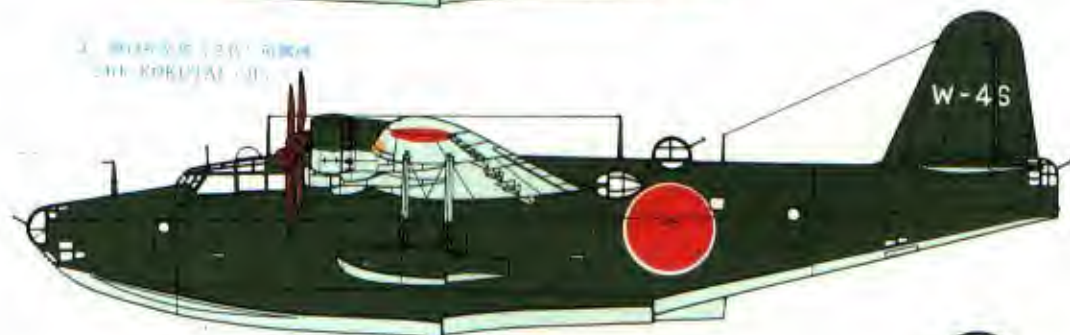
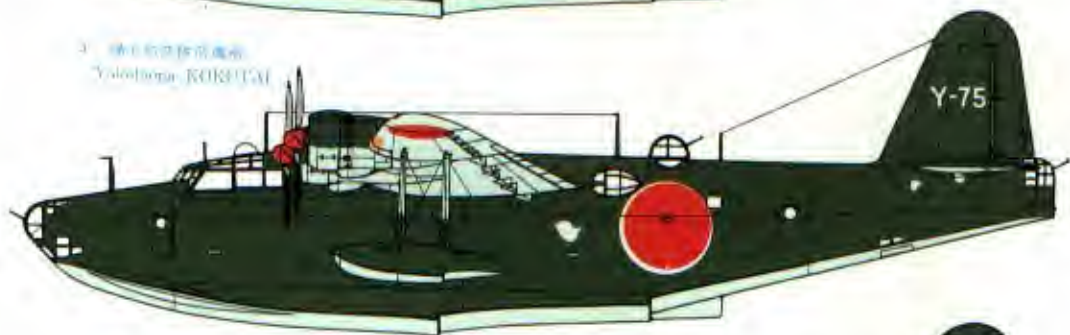
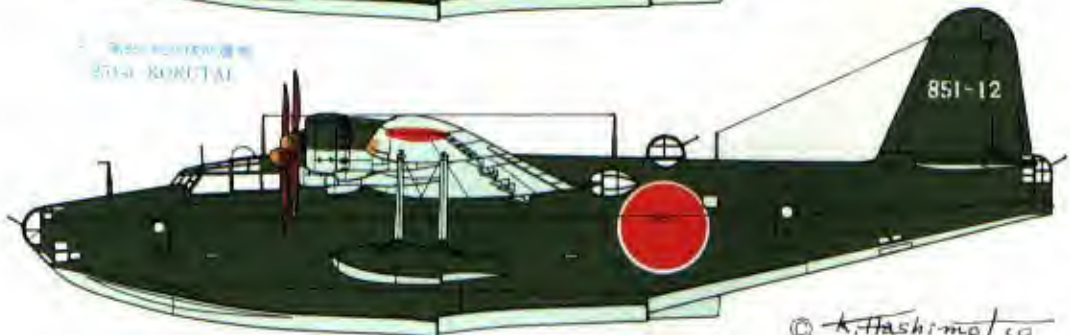
このページはチメニ油田地帯向航空路に就航する Il-76輸送機。チメニ油田地帯向けの荷物を積みこみ中の Il-76(上)と乗員 (中)。40トンの荷物を積んでチメニで初飛行を終えた同機(下)。このあとパリの航空ショーに参加した。(Photos by TASS)

スナップだより

岩国基地上空を飛行する第115戦闘攻撃飛行隊（ＶＭＦＡ-115）の隊長機。同機は機首番が00から000に変わっている（豊中市　伊藤直行）。

5月10日、大阪空港を離陸する、英国航空のエリザベス女王特別機（芦屋市　永江　修）。

厚木基地に着陸する第1海兵混成偵察飛行隊（ＶＭＣＪ-1）のＥＡ-6Ａ。翼下にＡＬＱ-99ポッドを搭載している（藤沢市　遠藤　尚）。

ワイドカラー
WIDE COLOUR
Kawanishi/Navy Type 2 Flying-boat
Model 12 (H8K2)
O-72
Takuma KOKUTAI
T-21
W-45
Y-75
851-12
© K. Hashimoto

カーチス　SB2C　ヘルダイバー

CURTISS SB2C HELLDIVER

カーチスSB2Cは，SBCにつづくカーチス社が作った二つ目のヘルダイバー。複葉のSBC艦爆で開発した技術を生かして，単葉の爆弾倉をもった近代的な艦爆として完成させたのがSB2C。原型のXSB2C-1の1号機は1940年12月18日に初飛行したが，量産までに改修がつづき，量産1号機が完成したのは1942年6月。同年末に実戦部隊に引渡されて，初出撃は1943年11月11日，ラバウルを攻撃した第17爆撃中隊（VB-17）の各機であった。以後ダグラスSBDドーントレスに代って，米海軍の主力艦爆となり，艦隊とともに太平洋を北上した。

上の写真は海兵隊に装備されたSB2C-4で，1945年春，ハワイのオアフから慣熟飛行に飛び立った5機編隊。

↑ SBW-1 Helldiver of Royal Canadian AF.

〔上〕ヘルダイバーはカナダのフェアチャイルドとカナデアン・カー・アンド・フアウンドリーの二つの工場でも各型にわたって，計1,194機が生産された。写真はその1機SBW-1で，カナダ空軍に装備された機体。

〔下〕英海軍航空隊に引渡されたカナダ製のSBW-1B。英海軍航空隊には26機のSBW-1Bが引渡され，1944年4月1日，アメリカで編成された第1820スコードロンに装備されて，HMSアービターに積まれてイギリスに運ばれたが，結局実戦には参加することなく，1944年12月15日に解散した。写真の機体（JW117）は，英海軍の航空機/武装実験廠（AAEE）でテストに使われた1機である。

↓ SBW-1B Helldiver (JW117) flown in trial by the Aircraft and Armament Experimental Establishment. &

CURTISS A-25A SHRIKE

オーストラリア空軍のマークをつけたカーチスA-25Aシュライク爆撃機。オーストラリア空軍では1943年に本機を10機受領したが、まもなくアメリカ陸軍空軍に9機を返却し、実戦に使うことはなかった。

↑ SB2C-1 trial release of a 1,000 lb bomb,
Fort Lauderdale Fla.

〔上〕爆弾倉を開いて1,000ポンド爆弾を投下するSB2C-1。フロリダ州フォート・ラウダーデールを基地とした実用転換訓練部隊の所属機で，1944年春の撮影。
〔下〕カナダのカナデアン・カー・アンドファウンドリー工場製のSBW-4E。同工場では，SBW-1から-3，-4，-4E，-5各型にわたって，894機を生産したが，この各型はカーチス製のSB2C-1，-3，-4，-4E，-5に相当するものである。-4Eは小型レーダーが携行できるようになったもので，右翼下に白く見えるのがそれである。写真は戦後の1945年12月12日の撮影。

↓ SBW-4E with ASH radar on right wing bomb rack,
12 Dec. 45.

⬆ SB2C-1 of VB-5 from USS YORKTOWN, Philippines, June 1944.

〔上〕空母ヨークタウン（CV-10）から発進してフィリピン海戦に参加した第54爆撃中隊（VB-5）のSB2C-1C。-1Cは-1の主翼の12.7mm機銃4挺を20mm2門としたもので、後席の7.7mm機銃2挺は-1と同じ。

〔下〕着艦に失敗，空母ワスプ（CV-8）の砲塔に頭を突っ込んだ第14爆撃中隊（VB-14）のSB2C-3。飛行甲板要員が消火用のホースを持って駆け寄っているが，幸い発火をはまぬがれた模様。-3はライトR-2600-20エンジン（1,900hp）を装備して4翅プロペラとしたもので，1944年から戦場に投入された。写真は1944年8月の撮影。

⬇ SB2C-3 of VB-14, WASP CV-8, Aug. 1944.

カーチス A-25A シュライク

カーチスA-25シュライクは，ヘルダイバーの陸軍航空隊向けの機体で，陸軍では1941年4月にダグラスA-24と同時に，海軍のSB2C-1ヘルダイバーと同型の機体を900機発注したが，そのほとんどがSB2C-1Aとして，海兵隊にまわされている。その一部はオーストラリア空軍にも引渡されたが，ここの2枚もオーストラリア空軍マークの機体である。

↑ SB2C-5 of VB-10 flying over Shanghai, 2 Sept. 45.

〔上〕終戦直後の1945年9月3日，翼下に増槽を付けて中国の上海上空を飛ぶ第10爆撃中隊（VB-10）のSB2C-5。-5はヘルダイバーの最終生産型で，搭載燃料をふやして航続距離を延ばしたもので，1945年2月から生産が開始され，970機作られた。
〔下〕フィリピンのミンダナオ島ダバオ上空を飛ぶ海兵隊第244爆撃中隊（VMSB-244）のSB2C-5。手前の機体は主翼下に5インチ・ロケット弾8発，後方の機体は爆弾を吊している。VMSB-244は，ルソン島の陸軍部隊の支援にSBDドーントレスで参加，のちにミンダナオの支援に移ってSB2Cに機種改変した。写真は1945年6月12日の撮影。

↓ Two SB2C-5's of VMSB-244 flying over Davao, Mindanao, 12 Jun. 1945.

〔右〕戦勝祝賀飛行で、ハワイの真珠湾上空を編隊で飛行する海兵隊のSB2C-5。

〔下〕これも終戦直後の1945年9月30日、解放された中国へ進駐する第7海兵連隊を満載した輸送船団を誘導して飛ぶ海兵隊のSB2C-5。主翼下に装備しているのはAPS-4レーダー。

⬆ SB2C-5 Helldivers flying over Pearl Harber in V-J Day celebrations at Honolulu.

⬇ SB2C-5 passes a troop convoy, members of the 7th Marine Regiment aboard, heading for China, 30 Sept. 45.

MITSUBISHI Ki21-I～II ARMY TYPE 97 BOMBER

1/72 SCALE KIT

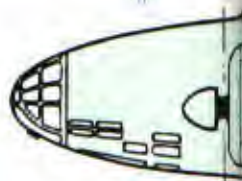
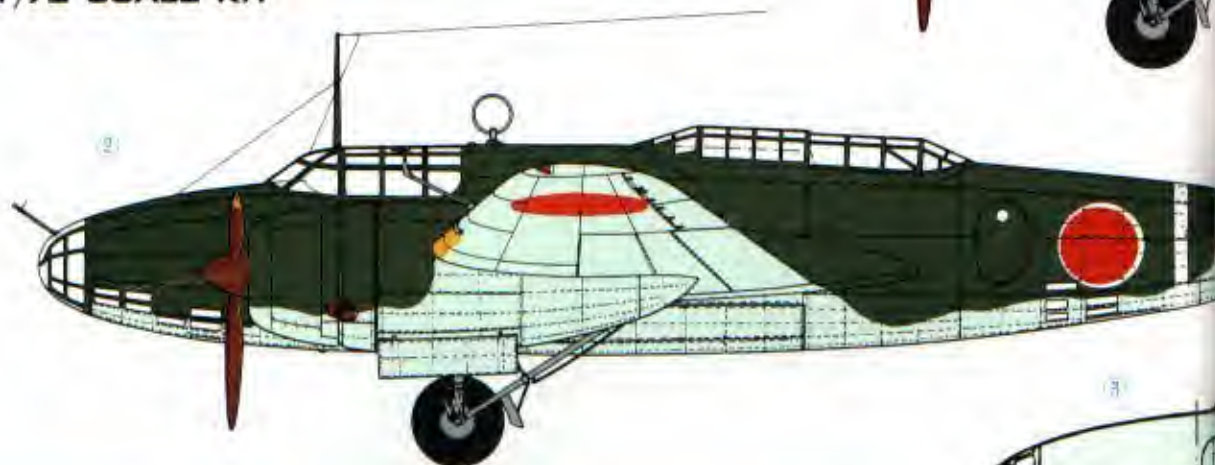
①

②

③

97式重爆の命名に参加しよう！

④

⑤

① 2型後期（改造輸送機）第3独立飛行隊所属機
Ki21-II transport version, 3rd Independent HIKOTAI.

② 2型初期，飛行第58戦隊第3中隊所属機
Ki21-II early version, 3rd CHUTAI, HIKO 58th SENTAI.

③ 1型甲，飛行第60戦隊第2中隊所属機
Ki21-I-Ko, 3rd CHUTAI, HIKO 60th SENTAI.

④ 1型甲，飛行第60戦隊第1中隊所属機
Ki21-I-Ko, 1st CHUTAI, HIKO 60th SENTAI.

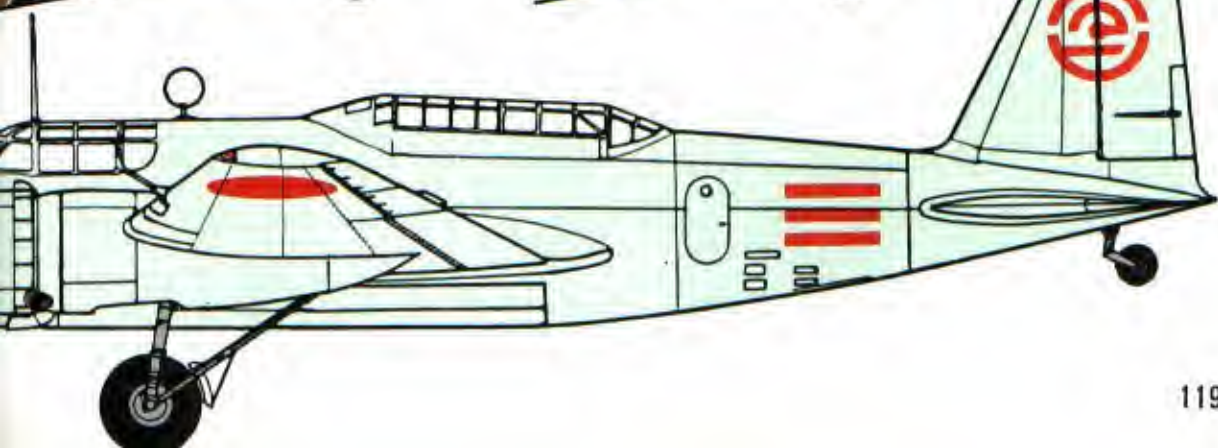
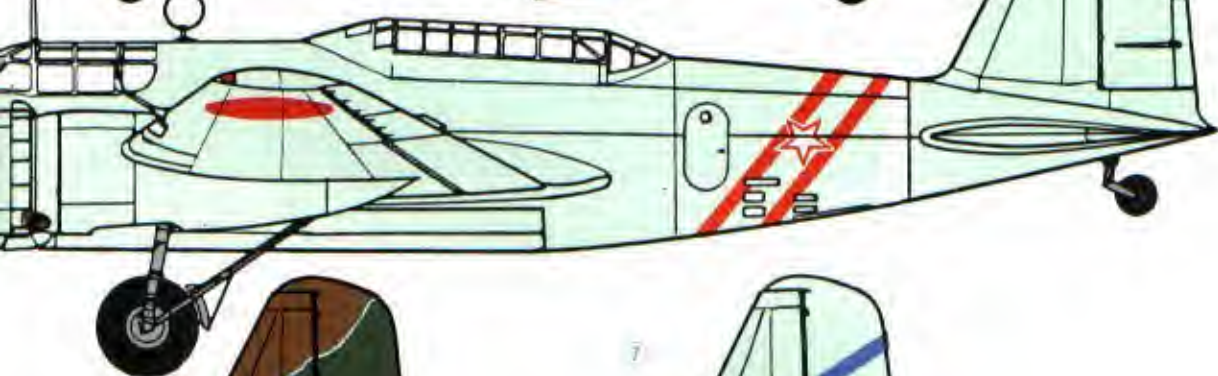
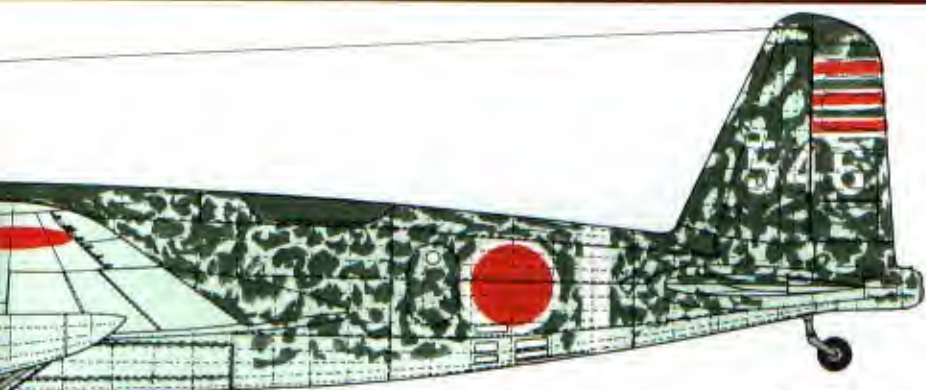
⑤ 1型甲，浜松陸軍飛行学校所属機
Ki21-I-Ko, Hamamatsu Army Flying School.

⑥ 1型甲，飛行第60戦隊第3中隊所属機
Ki21-I-Ko, 3rd CHUTAI, HIKO 60th SENTAI.

⑦ 1型甲，飛行第61戦隊第2中隊所属機
Ki21-I-Ko, 2nd CHUTAI, HIKO 61st SENTAI.

原料が違う高品質
レベルカラー

6
7

ハイモデリングのための
レベル資料集

三菱97式重爆撃機２型（キ21-Ⅱ）

Mitsubishi Type 97 Heavy-Bomber Model Ⅱ

☆97式重爆の命名に参加しよう☆

1/72スケールの97式重爆撃機２型のキットは，現在好評発売中であるが，さらに今話題の中心となっている「97式重爆の命名」コンテストに対するヒントを重点に，今月はここでご紹介してみよう。カラー図は改造マニアのための１型もとりまぜたマーキング集で，図④の迷彩機は翼上面も胴体と同ように濃緑色と茶の迷彩である。

☆　☆　☆

「97式重爆の命名」の参考までに，旧日本海軍機の名称を述べてみると，海軍も陸軍と同よう日本の皇紀年号記号である97式とか零式を採用しているが，さらに陸軍のキ番号に相当するものとして，アメリカ海軍の記号方式に近い合理的な機体記号がある。たとえば零式艦上戦闘機52型甲A6M5aを例にとると，零式は（皇紀2600年採用を示し），52型は（５が５回目の機体または発動機の改造，２はその他の小改造を示している）。甲は武装とか無線器等の小変更を示している。また機体記号のA6M5aはAが（艦上戦闘機），６は（制式採用６番目の艦上戦闘機を示し），Mは（設計会社記号でMITSUBISHIのM），５は（５回目の大改造）aは（武装や無線の小変更）という合理的で明解な記号である。

☆　☆　☆

海軍では通称のつけられた機体が以外に多く，しかも機種別に命名分類がなされており，戦闘機は雷，光，風という力強い名前。攻撃機は山の名称がつけられ，爆撃機には星の名。偵察機は雲で，輸送機は空（そら），練習機には草花の名。哨戒機は海，特攻機は花の名という外国機にくらべると，何か詩的なムードの命名法であった。

単座戦闘機（迎撃機以外）の名称は，烈風，強風（きょうふう），陣風（じんぷう）があり，迎撃戦闘機は雷電，紫電，震電，閃電（せんでん）と電光シリーズとなり，ロケット機の秋水は（光り輝く刀の意味を持つ）やはり光に関係がある。

双発戦闘機は月光，極光（オーロラの意味），電光，天雷があり，艦爆と陸爆はずっとムードがあって彗星，流星，銀河，明星と軍用機とは思えぬほどの名前である。攻撃機は山の名で天山，連山，泰山，富嶽と雄大。偵察機は彩雲，景雲，紫雲がある。

輸送機は晴空（せいくう），蒼空（そうくう）。哨戒機は東海と大洋があり，練習機はずっとやさしく，白菊，秋草，若草，紅葉（もみじ）となっている。特攻機は桜花（おうか），藤花（とうか），橘花（きっか），梅花（ばいか）があって，戦場の花と散ることの意味を持つ名前と考えるべきだろう。

陸軍にも隼と飛燕があるが，一連の龍シリーズと比較すると，その命名法に差があって興味深い。さあ，あなたもレベルのコンテスト，97式重爆の命名に参加してみよう。

（イラストと解説・橋本喜久男）

←↑97式重爆 I 型。写真左は昭和14年に北支上空を飛行中。写真上は富士山を背景に飛行中のものであるが，ともに所属部隊は不明。

↑← Ki21, unit unknown.

A splendid kit of the Mitsubishi Ki21 Heavy Bomber, Model 2, is now on sale, in 1/72 scale, from **Revell**.

Color-illustrated here are marking variety of this Army's modern bomber, Model 1 and 2. Fig. 4 is Model 1, which fuselage camouflage is dark green and brown, similar to that of the wing upper surfaces.

Type 97 Heavy Bomber, though it was known as "Sally", had no Japanese nickname like DONRYU (storm dragon) for the Nakajima Ki49 Heavy Bomber "Helen". Under the joint auspices of the Koku Fan and Revell, a Japanese nickname of this aircraft is now called for. The contest is for the Japanese Koku Fan readers, but the following information given at the contest opening will be of help to foreign readers.

Beginning in 1927, aircraft accepted officially by the Army were known by a designation combining a brief description of their function and a type number. The type number was based on the last digits of the Japanese year (Imperial reign) during which a particular aircraft was accepted. Prior to the year 2599 (the 2,599th year of the Imperial reign, or 1939 A.D.), the last two digits were used ; in 2600 (1940 A.D.) the type number became 100, and on and after 2601 (1941 A.D.) only the last digit was used.

Models of the same aircraft were listed in numerical sequence using the Arabic numerals. Similarly, each version received an additional letter of Kaizo (improvement) designation following the type and model numbers.

Acircraft accepted during 2597 (1937 A.D.) had the type number 97 and included the Army Type 97 Fighter (Nakajima Ki27), Army Type 97 Light Bomber (Mitsubishi Ki30), Army Type 97 Heavy Bomber (Mitsubishi Ki21) and Army Type 97 Command Reconnaissance Plane (Mitsubishi Ki15).

Major nicknames were :

HAYABUSA (Peregrine Falcon) for the Army Type 1 Fighter (Nakajima Ki43, "Oscar")
SHOKI (Demon) for the Type 2 Fighter (Nakajima Ki44, "Tojo")
HIEN (Swallow) for the Type 3 Fighter (Kawasaki Ki61, "Tony")
HAYATE (Gale) for the Type 4 Fighter (Nakajima Ki84, "Frank")
TORYU (Dragon Killer) for the Type 2, Two-seat Fighter (Kawasaki Ki45-Kai, "Nick")
DONRYU (Storm Dragon) for the Type 100 Heavy Bomber (Nakajima Ki49, "Helen")
HIRYU (Flying Dragon) for the Type 4 Heavy Bomber (Mitsubishi Ki67, "Peggy")

(Illustration & comments by Kikuo Hashimoto)

Ki21-II of 3rd HIKO SHIDAN, Nangching, China, April－May, 1943.

97式重爆2型。支那派遣軍飛行隊第3飛行師団隷下の配属機で，昭和18年4～5月，南京の城内飛行場にて撮影。

世界水準を抜いたフライング・ボート

KAWANISHI H8K1～3 FLYING BOAT

(本文79ページ記事参照)

2式飛行艇

Model 11 (H8K1), with a "brewster" turret.

昭和17年3月3日のハワイ空襲で太平洋の戦場にデビューした川西2式飛行艇。水上安定性にやや不安はあったが、耐波性にすぐれ、上昇が速く高速で、当時としては世界水準を抜く傑作4発飛行艇であった。20mm機関砲5門、予備に7.7mm機銃2梃という強力な火器を持ち、主翼下に爆弾をつるして長距離の爆撃にも使われたが、本機の実力を発揮したのは洋上哨戒と連絡・補給輸送であった。20年3月には、鹿屋からカロリン諸島のウルシーまで約2,780キロ、梓特攻隊を誘導して、本機の華かな飛行の最後を飾っている。

Model 12 (H8K2) under a take-off test at Kawanishi Konan plant. Note the pressure-air-puff-device.

123ページ写真は離水上昇する2式飛行艇11型。2式飛行艇の初期の11型は、艇首が短かく、背部の砲塔はのちの球形風防に対して流線形のブリュスター型で、垂直尾翼上端のラダーと安定板の境目が喰い込み式になっていたが、写真でそれがよくわかる。本機は97式飛行艇にくらべると離水は段ちがいに速く、急角度で上昇した。

〔上〕六甲の山並を背景に離水する2式飛行艇12型。艇体下にパイプで圧さく空気を吹き出す装置を付けて、短距離離水テスト中のもの。川西の甲南工場にて。〔左下・下〕飛行テスト中の11型。

H8K1 in flight test.

〔上・右〕艇首の両側および前方に電探用のアンテナをつけた2式飛行艇12型。軍港横須賀の防御・警備にあたった横須賀鎮守府所属の「敷島」である。右の写真では、横須賀航空隊の93式水上練習機も並んで映っている。

上の写真は飛行中の「敷島」で、本機独特の親子式フラップが下げられており、なめらかな線の艇底形状もよくわかる。全体の形状も4発の巨人飛行艇としてはスマートで、B-17にまさり、B-24にもひけをとらなかった高速性能がうなづける。

2式飛行艇は、重量を節約し、抵抗を減らすために艇幅は押えられているが、高さは4.5mもあり、丈の高い大容積の艇体であった。このため操縦席の位置が高く、97式飛行艇などにくらべると操作はいくぶん難しかったが、艇体内は広くゆったりとしたスペースが確保できた。

The Kawanishi Type 2 Flyingboat, H8K, made its debut on March 3, 1942 when the Japanese Naval wings raided Hawaii. Assigned temporarily to Yokohama Kokutai at Jaluit Attol, two H8K1's set up upon their first campaign overto Oahu of Hawaii through Wotje Attol. Since then, the Southern Pacific became the flyingboat's major theater, with bombing and patrol missions. Noted achievements were the cooperation in the withdrawal-operation from Guadalcanal and the liasion/rescue flights between the first line bases and Japan mainland.

H8K2 with radar antennas. Called "Shikishima", this plane was assigned to Yokosuka Navy Yard. Beside Shikishima is a Type 93 trainer seaplane.

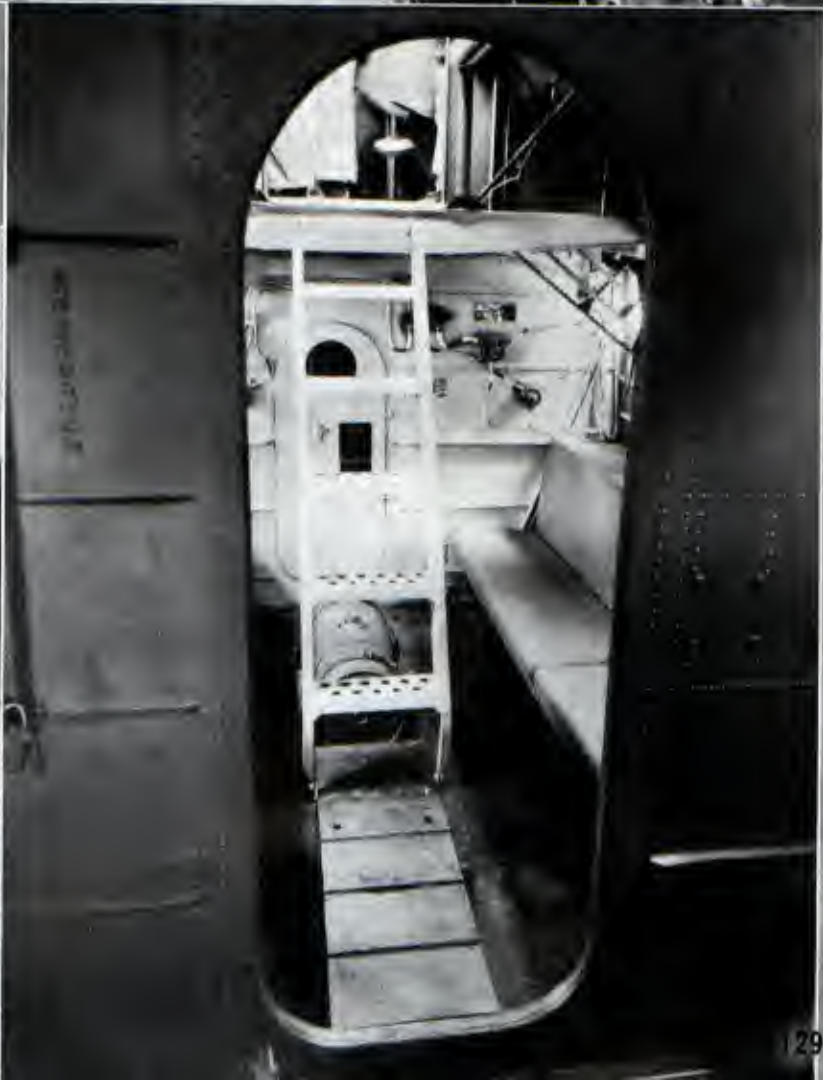
▲ The "buoy-catching" was not an easy work. The Shikishima at Yokosuka Navy Yard.

〔上〕前ページと同じく横廠の「敷島」の機首。着水すると、写真のように乗員の一人が側方の窓から身を乗り出して、繋留のための"ブイ取り"をやったが、丈が高いため、これもなかなか難しい仕事であったという。

〔下〕ラバウル方面に進出した2式飛行艇12型。東港（851）航空隊の所属機と思われる。同航空隊は、本文記事にあるように、ソロモン方面作戦で、哨戒・爆撃に活躍したした。

〔右上・下〕2式飛行艇の輸送機型、2式輸送飛行艇「晴空」の操縦室と機内の一部。操縦室はゆったりとしており、客室は2階だてで、最大乗客64名を乗せることができた。

↑ → Transport version, H8K2-L, SEIKU. This was capable of carrying 64 passengers.

↓ H8K2, possibly assigned to Toko (851st) Kokutai. Rabaul.

日本陸海軍の秘密航空機②

18試陸偵 景雲

戦闘機をまく高速と航続力をねらって、操縦席後方にエンジン2基を並列に収容し、長い延長軸で機首のプロペラを回すという型式を採用した18試陸上偵察機"景雲"。昭和15年に輸入したハインケルHe119を参考に、18年に設計開始、20年5月に1号機が完成して試飛行が行なわれたが、ほかの第一線機の生産・整備で本機の開発は余裕がなくなり、試作は中止された。愛知で国産したダイムラー・ベンツのＡＥ１Ｔ液冷12気筒エンジン2基を双子式に組合わせたＡ29(ハ-70-10)を装備したが、ネ330ターボジェットにする"景雲改"も計画されていた。

Flight tests held at Kisarazu Airfield, May 1945.
Fire broke out while testing.

〔左上〕完成した1号機。3車輪式の降着装置を採用、金属製可変ピッチの6翅のプロペラをつけていた。〔左下・上・下〕昭和20年5月、木更津飛行場で行なわれた飛行テストのときの模様。27日に地上滑走につづいて最初のジャンプ程度の浮揚に成功、29日に2回目の飛行が試みられたが、離陸直後に発動機房後部から火災が発生、緊急着陸した。左下写真はその緊急着陸のときのもの、上は滑走中に故障したシミーダンパーの取替作業中、下はスタートするところ。

↓ The 2nd plane of KEIUN, R2Y1, under assembly at the 1st Works of Kugisho.

The indent aft the pilot seat is for the engine. Note the hole for the shaft, and windshield shape.

〔上・下・右上〕空技廠の第１工場内で製作中の「景雲」２号機の胴体。景雲は延長軸でプロペラをまわし、脚配置を首輪式にしたほか、気密室、インテグラル・タンクなど数々の新しい技術を採り入れることになっていた。しかし双子式エンジンに装備する予定であった排気タービンは問題が続出で、終戦までに解結の糸口もつかめない状態であった。２基を横に並べた双子式エンジンは、操縦席後方の、写真でよくわかるかるくぼみに収納された。　上の写真では、前方の延長軸を通す孔や風防の形状などがよくわかる。

↓ Center is the 2nd plane of KEIUN. Seen behind looks like the third plane. Foreground is OKA (MXY7).

右上の写真では、中央の「景雲」2号機の後方に3号機らしいのも映っている。手前に並んでいるのは特攻機の「桜花」。昭和19年なかばをすぎて、戦局が急を告げると、海軍の全能力を早急に戦力化する必要に迫られ、当面戦力化の望みがない試作機は大幅に整理されることになって、「景雲」もそのヤリダマにあげられることになった。この写真が撮影された頃は、手前の特攻機「桜花」などの生産が優先され、「景雲」は工場の片隅に放置されたままであった。革新的な陸偵「景雲」は、その1割ほどの開発が進められたところで中止されてしまった。

続・ドイツ軍用機写真集

ヘンシェル Hs 126

Hs 126は、イギリスのライサンダーをはじめ、当時の列強国が開発保有していた各種の直協機と同格の機種で、視界の良い高翼パラソル型の主翼型式、簡潔にまとまった太支柱や主脚など特徴ある外観をしている。合計600機が生産され、地上攻撃、偵察、グライダー曳航などに使用された。1938年末から42年中頃にかけては、ドイツ空軍戦術偵察部隊の主力として、各戦線で活躍している。

〔右〕低空飛行中のHs126A-1で、いかにも視界の良い本機の特徴がよくわかる。1941年、ロシア戦線におけるシーン。

〔上〕同じくHs126A-1を上方より眺めた写真で、高翼単葉型式の主翼構造がよくわかる。

〔右上〕北アフリカ戦線の2.(H)/14所属のHs126A-1。同戦術偵察中隊は、北アフリカ戦線でHs 126を保有した唯一の部隊であった。これより出撃せんとするところで、パイロットの服装、砂漠迷彩の機体カムフラージュに注意されたい。

●米海軍航空部隊と世紀の超弩級戦艦“大和”の対決●

海上特攻“大和”の最期

（本文92ページ記事参照）

昭和20年4月6日、戦艦「大和」は柱島沖を出港、沖縄周辺に来襲した米機動部隊への殴り込みに向った。巡洋艦「矢矧」以下駆逐艦8隻を従えての片道特攻であった。出撃をいち早くキャッチした米機動部隊は、ひそかに追尾し、九州南端をまわって外洋に出た「大和」海上特攻隊に襲いかかった。米雷・爆撃機の間断なき攻撃を受けた「大和」は、ついに7日14時23分九州南西の海に沈んだ。

BB YAMATO in a desperate battle (center back).

DD YAHAGI and DD ISOKAZE laying themselves to USN Task Force air raid.

〔左・上〕米航空部隊の雷・爆撃機を迎えうって苦戦中の「大和」(中央後方)。まわりを護衛の駆逐艦が遊よくしている。〔下〕被弾して火をふく駆逐艦「涼月」。

DD SUZUTSUKI bombered, afire.

〔上・下〕米航空部隊の攻撃を受ける駆逐艦「磯風」と巡洋艦「矢矧」。上の写真は手前が「矢矧」で後方は「磯風」。下は至近弾を受けて回頭する「磯風」。

「大和」と同行した軽巡「矢矧」以下8隻の駆逐艦のうち、佐世保にぶじ帰投したのは4隻の駆逐艦のみ。写真の「矢矧」と「磯風」は「大和」と運命を共にした。

Of eight destroyers with BB YAMATO, only four could tear themselves away from the attack to reach Sasebo. YAHAGI sunken.

エアラインの翼 WINGS OF AIR FRANCE

エール　フランス ⑤

（右）エールフランスが1951年に12機発注したブレゲー763デューポン。プラット・アンド・ホイットニイR-2800ＣＡ１８エンジン4発装備で、2階だて旅客機。上部デッキにはツーリスト・クラス59席、下階のデッキにはセカンド・クラス48席が設けられた。エール・フランスでは"プロバンス"のニックネームを付けて使っている。全幅42.99m、全長28.94m、全高9.91m、自重31,000kg、離陸最大重量54,000kg、最大巡航速度 380km/h、経済巡航速度336km/h、上昇率306m/分（海面上）。

Breguet Type 763 Deux-Ponts

Lockheed Super Constellation

←1954年から導入したロッキード・スーパーコンステレーション。エール・フランスが購入したスーパーコニイは、Ｌ1049ＣとＧで、ライトＲ-3350-ＤＡ１ターボコンパウンド・エンジン×4。ファースト・クラスで59～63席、エコノミイ・クラスで94席が設けられた。Ｇ型はＲ-3350-ＤＡ３エンジン装備で、翼端タンクをつけられるようにしたもの。

ジェット戦闘機の先輩たち　アメリカ陸／空軍　③

マクダネル　XF-85　ゴブリン
McDONNELL　GOBLIN

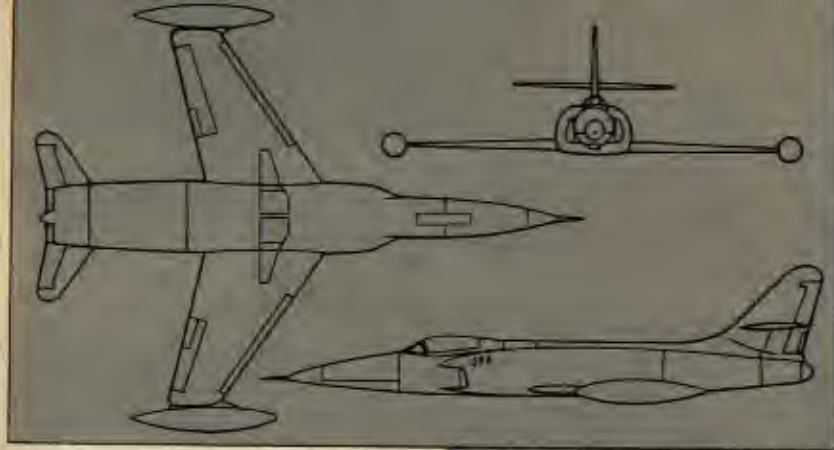
重爆が護衛戦闘機の航続力の範囲外に進出するようになって考えられたのが、自から護衛機を携行するというアイデア。XF-85ゴブリンはB-36の爆弾倉に格納されるように造られた世界最小のジェット戦闘機。主翼端は格納時に折りたたまれ、尾翼は小さなもの5枚で面積をかせいでいる。試作機2機が造られ、1号機は1948年8月23日にB-29改造機より発進、母機への懸吊に失敗して不時着している。

〔XF-85ゴブリン　データ〕全幅6.42m、全長4.29m、全高2.50m、エンジン：ウェスチングハウスJ-34ターボジェット（1,360kg）、最高速度約965km/h、実用上昇限12,190m。

マクダネル　XF-88　McDONNELL XF-88

長距離侵攻用の重戦闘機という米空軍の要求に答えて試作されたのがXF-88。ウェスチングハウスJ34-WE-13（1,360kg）2基を積んだ1号機は1946年6月20日に初飛行。J-34-WE-22（1,632kg）エンジンの2号機も1950年に完成した。同年8月に空軍の戦術上の要求が変って開発計画はキャンセルされたが、翌51年にふたたび長距離護衛戦闘機の要求に沿って改造され、のちのF-101ブードーの原型となった。下の写真は1号機で、のちに機首にXT38ターボプロップ・エンジンを積んで、遷・超音速プロペラのテストベッドに使われている。全幅12.08m、全長16.47m、全高5.63m。

ロッキード XF-90
LOCKHEED (MODEL 153) XF-90

ロッキードXF-90は、XF-88と同じく終戦翌年の1946年に構想がうち出された侵攻用の長距離重戦闘機の要望で試作されたジェット単戦。爆撃機の護衛と対地支援任務の両方に使えるのがねらいであった。XF-88同様、2機が試作されたが、作戦上の構想が変って、開発は中止されている。ここの写真2枚は試作1号機である。

XF-90はウェスチングハウスJ34-WE-11ターボジェット・エンジン(推力1,632kg・アフターバーナー使用時1,905kg)を2基装備、翼端燃料タンクを使用すると3,700kmの航続距離があった。しかし軽荷重で重量は1,179kgもあり、推力不足で速度は期待したほどではなかった。

1号機は1949年6月4日に初飛行。1、2号機とも実際には装備しなかったが、武装は12.7mm×6か20mm×4の計画であった。

全幅12.19m、全長17 06m、全高4.87m、全備重量13,012kg、最高速度974km/h。